

IZ CELOVCA V LJUBLJANO ALI V MARIBOR

JOŽE JENKO

Peresni boj za železniško zvezo l. 1841—47.

Prve železnice na evropskem kontinentu so gradili le zasebniki in bogate družbe, in sicer brez vsakih zvez, tudi brez vsakega sistema. Seveda je vsak podjetnik iskal osebnih koristi, da bi iztisnil iz podjetja kar največ dobička.

V tem neredu, ki se je prav posebno odlikoval v avstro-ogrski monarhiji, je morala pokazati vlada svojo avtoriteto, če je hotela obvarovati škode vse, v okvir državnih mej spadajoče pokrajine. Dočim so druge države uvidele potrebo, da se gradijo železniške proge sistematično in največ v trasah obstoječih cest, ki so vezale bogate in industrijske kraje, so imeli avstrijski vladajoči državniki še prav malo smisla, da bi vsaj obvladali toliko dobičkonosen blagovni promet ter ga hitro in varno usmerili čez svoje ozemlje. Še vedno je pokal bič po prašnih cestah in dolge karavane voznikov so se vlekle kot megle iz kraja v kraj.

Že je pretila nevarnost, da se odkloni ves prehodni blagovni promet preko železniških zvez drugih evropskih sosedov, ko se je odločila avstrijska država dne 23. decembra 1841, da zgradi iz lastnih sredstev in na svoje stroške iz glavnega mesta železnico skozi Prago v Draždane. Istočasno so se tudi odločili za progo proti jugu ter zvezati edino avstrijsko pristanišče Trst z Dunajem. Pot te proge naj bi tekla po bivši Štajerski in dalje v skoraj isti smeri, v kakršni hiti dandanes. Izvršitev tega načrta je bila naročena novoustanovljeni generalni direkciji, ki je spoznala važnost poverjene naloge.

Velik je bil boj za traso, kod naj vodi železna cesta od Dunaja proti Trstu. Mnogo so si obetali Madžari, ker je bilo pri obstoječih tehničnih sredstvih in napredkih le težko misliti, da bi zgradili železnico čez Semmering. Mnogo so upali Štajerci, da bo rezala železna cesta vso deželo od severa tja do kranjske meje, ker so imeli dobrega in vplivnega zagovornika v osebi Habsburžana, nadvojvode Ivana. Ko so se vršili prvi razgovori, kod naj gre trasa južne državne proge Mürzzuschlag—Trst, so upali tudi Korošci, da bo njihova vojvodina deležna te dobrote. Želeli so si progo Maribor—Celovec—Beljak—Videm in od tu zvezo s Trstom po železnici, ki je tekla iz Benetk. Da bi to idejo tudi izvojevali, se je ustanovil v Celovcu na pobudo obrtnega inšpektorja Jakoba Železnika (Scheliesnigg) poseben odbor, ki je imel nalogo, da izvede to važno prometno zadevo. Temu zagovorniku interesov Koroške so se pridružili med drugimi tudi razni posestniki rudnikov in fužin, akcijska družba iz Wolfsberga in trgovski gremij v Celovcu. Ti so predložili 9. januarja 1843 celovškemu zboru deželnih stanov spomenico, v kateri so poudarjali prednosti zgradbe železnice Dunaj—Trst po Koroški, ter zahtevali, da se ta splošna želja tudi predloži cesarju. Istočasno so pozvali deželne stanove, da odkupijo potrebna zemljišča in posnemajo v tem sovrstnike na Štajerskem.

Cesar je vlogo zavrnil in 26. septembra istega leta so prejeli deželni stanovi le tolažilno pismo, da je merodajnim uradom ukazano skrbeti za sredstva in najti možnost, kako bi se zgradila na Koroškem zveza z železnico proti Trstu.

Vodilni krogi idejne proge niso mirovali. Tehnična komisija, ki je hotela začasno ustvariti prometno žilo na reki Dravi, je kmalu uvidela, da bi požrla njena

KREDITNI ZAVOD ZA TRGOVINO IN INDUSTRIJO LJUBLJANA, PREŠERNOVA ULICA ŠTEV. 50 (v lastnem poslopu)

Obrestovanje vlog, nakup in prodaja vsakovrstnih vrednostnih papirjev, deviz in valut, borzna naročila, predujmi in krediti vsake vrste, eskompt in inkasomenic ter nakazila v tu- in inozemstvo, safedepozit itd.

Brzovajni naslov: Kredit Ljubljana

Telefon 3781, 3782, 3783, 3784, 3785

Peterson International Banking Code



Lekarna »Pri angelu«

Dr. G. PICCOLI

LJUBLJANA

Tyrševa cesta 6

Nasproti nebotičnika

Telefon šte. 28-35

Najmoderneje urejena lekarna.

Velika zaloga tuzemskih in inozemskih specialitet.

Oddajajo se zdravila na recepte za vse bolniške blagajne.

Izdeluje malinovec najboljše kakovosti (na malo in na veliko).

Vedno v zalogi: najfinejše sveže norveško ribje olje.

Naročila točno po povzetju

regulacija preveč denarja. Interesenti so zaradi tega sklenili, da iznova zaprosijo cesarja, da bi se zgradila na državne stroške vsaj konjska železnica med Mariborom in Beljakom.

Deželni stanovi pa niso podpirali tega načrta ter so zagovarjali novo idejo, t. j. zvezo z železniško progo Dunaj—Trst čez Ljubelj. Zato naj se zgradi pod tem prelazom predor, nova proga pa naj se priklopi v Ljubljani. Umevno je, da je našla ta ideja tudi na Kranjskem svoje privržence.

Dva tabora sta si stala nasproti v času, ko je nastalo vprašanje: graditi železnico iz Celovca ob Dravi v Maribor, ali iz Celovca čez Ljubelj v Ljubljano. Tu je neumorno deloval direktor Henrik Costa, ki je imel dosti sotrudnikov. Podpirali so ga ugledni uradniki-specialisti in ljubljanski časopis »Illyrisches Blatt« ter »Laibacher Zeitung«, kjer so razglašali svoja naziranja. V Celovcu je nastal poseben krožek, ki mu je načeloval že omenjeni Jakob Scheliessnig. V časopisu »Carinthia« so zagovarjali svoje ideje. V polemiko so posegali tudi časopisi »Klagenfurter«, »Grazer« in »Laibacher Zeitung«; imamo pa ohranjene še nekaj privatne korespondence in važno izjavo časopisa »Österr. Lloyd« ter »Innerösterr. Industrie- und Gewerbeblatt«.

Duhovni vodja in gonilna sila ustanovljenega odbora v Celovcu za pridobitev merodajnih oseb, ki naj bi podpirale idejo, da se zgradi železnica po dravski dolini in skuša na najvišjih mestih posredovati za zvezo z že obstoječo progo Dunaj—Trst v Mariboru, je bil že omenjeni Jakob Železnik (Scheliessnig). Ne-

umoren je bil ter iskal podatkov, s katerimi naj bi dokazal upravičenost želji in zahtev koroškega prebivalstva. Ker je uvidel, da zaradi slabega državnega finančnega stanja absolutno ne bo dosegel železnice na parni pogon, se je zadovoljil z ustanovitvijo konjske železnice. Ta naj bi tekla od Št. Vida—Celovca ob Dravi do Maribora, eventualno po Savinjski dolini do Celja. V najidealnejšem primeru naj bi potegnili konji vsaj še do Beljaka. Proge s takim pogonom so priporočljive predvsem na takih predelih, kjer se ne prevažata blaga, ki se hitro pokvari. Spodnji stroj je enostaven; na tesan les, ki leži sporedno s tirno osjo, se pribijejo ploščate tračnice ter ni treba posebnih ozirov na padec, vzpon in ovinke.

Podrobne statistične podatke glede rentabilnosti takih prog je jemal iz bilanc dveh obstoječih konjskih železnic Praga—Lana in Budjevovice—Gmunden, kjer se je prevažalo samo blago, brez potniškega prometa, ki naj bi rentabilnost najbolj podprl. Za prevoz vsakega pasažirja so predvidevali tarifo, po kateri plačaš v prvem razredu 7, in v drugem razredu 5 krajcarjev za miljo. Obe železniški podjetji sta izplačevali že v prvih letih ugodne dividende z 8½% pri osnovni akciji 200 goldinarjev.

Razumljivo je, da je imel akcijski gradbeni odbor nalogo, dokazati rentabilnost podjetja, zagovarjal je njega potrebo in se trudil, da izvojuje uresničenje. V Koroški vojvodini je bilo pa treba vpoštevati notranji promet, t. j. uvoz in izvoz robe v območje lastnih mej ter iz dežele same v sosedne pokrajine in narobe; dalje pa tudi prehodnji, odnosno transitni promet, t. j. voznje iz dežele v deželo ali iz države v državo po koroškem ozemlju. Toda takrat je bilo težko dobiti zanesljive in točne podatke. Tudi mitniški in carinski uradi niso vodili podrobnih evidenc, tako da se je zanesel Železnik še najbolj na napovedi celovških in beljaških trgovskih krogov ter prevoznikov, ki so ga radi podpirali v vsakem oziru.

Največ robe so prevažali letno iz Trsta skozi Ljubljano in čez Beljak. Blago je bilo namenjeno za Češko ter se ga je prepeljalo v teži 53.629 starih stotov, 3158 stotov za Salzburg in 8650 stotov za Gornjo Štajersko.

Italija sama in mesta Gorica, Videm in Treviso so pošiljala leto za letom ogromne količine riža, svile in rafiniranega sladkorja. Skozi Celovec je šlo v Wels nad 64.000 stotov, v Salzburg 3000 in 12.000 starih stotov v Maribor in onkraj njega.

Mesto Beljak samo je odpremilo take robe za Salzburg in še dalje v teži okoli 20.000 starih stotov.

Samo ob sebi je umevno, da niso vozili iz nasprotne smeri prazni. Češka, Gornja Avstrijska in Gornja Štajerska so dobavljali okoli 15.500 stotov železnih in jeklenih izdelkov za Trst in za nadaljnji prevoz po morju.

Kot pospešno blago z Dunaja in vmesnih avstrijskih industrijskih krajev so prevažali na vozovih-parizerjih v Italijo.

Vse te voznje so služile ljudskemu blagostanju; letne prevoznine za 273.061 stotov so znašale okoli 204.000 goldinarjev. Ta vsota je za takratno dobo ogromna, če pomislimo, da je znašala prevoznina od Ljubelja do gornještajerske meje za stari stot 34 krajcarjev, kar pomeni 2 krajcarja za eno miljo = 1 km 600 metrov.

Poleg hitrega prevoza blaga po železnici ni smel kalkulant prezreti tudi cenene tarife, ki je bila v nekaterih razdaljah za polovico manjša, kakor pri prevozu s cestnimi vozili. Iz Trsta v Wels skozi Celovec si moral plačati za stari stot 2 gold. 54 krajcarjev za prevoz po cesti, železnica je računala za isto težo 1 gold. 29 kr., torej je bila razlika 1 gold. 25 krajc. Podobno kalkulacijo je bilo potreba vzeti v pretres tudi v vseh ostalih relacijah. Ta ugodnost je vplivala na cene in pa varnost blaga proti nezgodam, vremenu ter preveliki zalogi blaga, posebno takega, ki se hitro pokvari.

V zadnjih dveh odstavkih smo obravnavali približno težo tranzitnega blaga in ustrežajočega zaslужka in primerjali cene pri voznjah s cestnimi vozili nasproti prevažanju po železnici. Poudarjati moram še, da so bile postavke v tarifi le v tem primeru tako nizke, ako je voznik peljal tudi nazaj poln, naložen voz. Precej dobro sliko dobimo pri tejle kalkulaciji: na razdalji 16 milj, to je bilo od Celovca do Maribora, si moral plačati za prevoz 25 stotov točno 25 goldinarjev; ako si se vračal, za isto razdaljo in težo le 8 gold. 20 krajcarjev. Tako je stal prevoz robe tja in nazaj 33 gold. 20 krajcarjev, torej za stot 1 gold. 20 krajcarjev, odnosno za tja in nazaj $2\frac{1}{2}$ krajcarja na miljo. Pri prevozu po železnici pa znaša prevoznina na poti 32 milj samo 24 krajcarjev, računajoč tarifo po $\frac{3}{4}$ krajcarja. Prevoz z železnico je bil mnogo cenejši in je ugodno vplivala cenena tarifa na cene vseh vrst izdelkov in živil. S tem je bila podana možnost uspešne konkurence in ugodnega življenjskega standarta.

Nepravilno bi bilo, če bi pri rentabilnosti zamolčali tudi kupno moč in lastno industrijo v deželi, ki je bogato cvetela in zalagala poleg domače potrebe tudi še potrebo sosedov in tudi inozemstva. V koroški vojvodini so izdelali v prvih letih petdesetletja prejšnjega stoletja 12 in pol stotov litega železa, nad 317 tisoč železnih in jeklenih izdelkov ter predelali skoro 58.000 stotov svinca. Od tega so izvozili izven kronovinskih mej nad 100.000, uvozili pa okoli 160.000 stotov raznega blaga, n. pr. papir, manufakturo, vino, tobak in sol. Vojvodina Koroška je bila prepletena z belimi cestami ter podobna mrežasti pajčevini, gosto zvezana proti vsem nebesnim stranem. Ugodna je bila pot čez Ljubelj na Kranjsko in odtod dalje proti Hrvaški in Trstu. Samo za brate Slovence onkraj Karavank so poslali vsako leto okoli 20.000 stotov vsakovrstnega blaga lastnega izdelka; v isti količini so jim vrnilo Kranjci moke, slanine, mesa in podobno. Približno toliko so prevozili tujega blaga čez Ljubelj.

Živahnější je bil promet po Dravi in tudi po cesti proti Mariboru ter od tam dalje proti severu, vzhodu in proti jugu. Število prevoženih stotov močno, skoro bi rekli za $\frac{1}{4}$ nadkrijuje množino prepeljane težine čez gorske prelaze.

Močno frekventirana je bila cesta zapadno od Celovca proti Beljaku, kjer se deli smer proti sončni Italiji in mrzlemu severu preko Visokih Tur in vijugasti poti pustrske doline. Na cestah preko Pontafle so prevozili nad 140.000 in na Tirolsko okoli 50.000 do 60.000 stotov kolonialnega in drugega raznega blaga.

Ustanovljeno 1852

Ljubljana, Poljanska cesta šte. 8

Teodor Korn
(preje Henrik Korn)

Krovec, stavbni, galanterijski
in okrasni klepar, instalater
vodovodov in centralne kur-
jave, naprave strelodovov,
kopališke in klosetne naprave

Na podlagi teh statističnih podatkov sklepa železnik, da je neobhodno potrebno, da se doseže po najugodnejši poti in načinu že izgrajena proga državno-južne železnice Mürzzuschlag—Celje. Sicer avtor dvomi o pravilnosti podane statistike, vendar skuša dokazati, da je edina rešilna kalkulacija ta, da se zgradi železnica s konjsko priprago ob Dravi in priključi v Mariboru železniški progi. Vsa trgovina se bo obrnila v to smer, tarifna kalkulacija dovoljuje to predpostavko in daje upanje za rentabilnost proge Celovec—Maribor z eventualnim podaljškom proti severu do št. Vida in proti zapadu do Beljaka. Celovec bo novi prometni voz in izhodna točka bodočega železniškega prometa. Prevoznina iz Celovca do Brucka skozi Maribor stane po železnici 27¼, po cesti pa 50 krajcarjev. Za prevoz iz Celovca v Ljubljano plačaš po cesti čez Ljubelj 28, po železnici sicer 1¼ krajcarja več; toda iz Celovca do Trsta je prevoz po železnici za 10 krajcarjev cenejši kakor po cesti čez Karavanško sedlo. Nič manj ugodne so postavke iz Beljaka za Dunaj in ostale trgovinske kraje. Vse te ugodnosti bodo imeli vsi ostali severno Celovca ležeči kraji; ako tudi ne bo ugodnosti v prevoznih cenah, prejmejo pa vendar robo točno in hitro.

Obstoj eventualne bodoče konjske železnice bo mogočno vplival tudi na nadaljnji razvoj prog proti Tirolski daleč v Adižino dolino, kjer naj bi se zvezala s sestro, ki naj bi stekla od severa proti jugu čez Brennerski prelaz v sončno dolino reke Pada. Tudi z vojaško-strategičnega pogleda je treba, da se ti idejni načrti uresničijo.

Taka naziranja in misli je razvijal koroški odbor ter sanjal o bodočem železniškem prometu, držeč le roke k sebi. Morda ni pomislil, da čutijo prebivalci onkraj Karavank tudi ljubezen do svoje ožje domovine in skušajo s svojega pogleda dokazovati drugo potrebo, da tudi oni pritegnejo trgovski svet in promet čez lastne dežele. S tem prinesejo rojakom boljšo bodočnost.

»Ut audiatur et altera pars!« Tako začne razvijati v listu »Illyrisches Blatt« direktor Henrik Costa v Ljubljani svoje misli, ko zagovarja in dokazuje, da je zveza med Celovcem in Mariborom negospodarska, neekonomična in protinaravna in da je zveza med Celovcem z Ljubljano čez Ljubelj edino pravilna in koristna. Ta proga je najkrajša ter vzpostavljena najugodnejša zveza s progo Dunaj—Trst, ki je projektirana skozi Ljubljano.

Zagovornik te idejne železnice iz Celovca čez Ljubelj se postavlja na historična dejstva, češ da je nameraval že zgodovinar Valvasor graditi predor pod sedlom ter s tem skrajšati cesto. Valvasor pripoveduje v II. knjigi, da je imel načrt, graditi na svoje stroške in riziko boljšo zvezo med Kranjsko in Koroško. Za pokritje stroškov bi pobiral carinsko pristojbino od voznikov. Toda idejo je prekrizala nalezljiva bolezen — kolera, ki je močno pobirala ljudi na avstrijsko-dunajskih tleh. Zgodovinar sam obžaluje, da se namera ni uresničila. Poleg splošne koristi bi prihranila država mnogo izdatkov za vzdrževanje ceste ravno v tem najnevarnejšem predelu, kjer se je ponesrečilo mnogo ljudi in se izgubilo dosti blaga radi snežnih plazov.

V že prej omenjeni reviji »Illyrisches Blatt« štev. 8 z dne 19. feb. 1842 pripoveduje neki I. P. v članku

»Reise-Erinnerungen«, da se je zanimal za zgradbo predora v Ljubelju pozneje tudi še cesar Karl II. okoli l. 1725. in da je ogledoval možnost izvršitve tega načrta 100 let pozneje tudi še cesar Franc. Mislili so, da bi bil predor 600 sežnjev dolg. Delo bi trajalo okoli šest let ter bi stalo približno 200.000 goldinarjev. Bil pa je prav iz te dobe (1824) še drug načrt za tehnično izvršitev predora pod Ljubeljem. Vhod v predor na kranjski strani naj bi bil nekoliko nad Sv. Ano; vhod na severnem predelu, na Koroškem, naj bi bil niže Sv. Lenarda. Predor bi meril 380 klafter. Nova cesta bi merila na južni, sončni Kranjski 2153° - 2' - 11", na Koroškem pa 4219° - 0' - 4". Najnižja točka predora bi bila 98° pod ljubeljskim vrhom.

Poleg nosilca in prvaka te ideje so se oglašali tudi drugi strokovnjaki, ki so z besedo in črko podpirali Ljubljančane. Odgovarjali so na članke nasprotne vsebine, ki so jih prinašali časopisi »Industrie- und Gewerbeblatt«, »Österr. Lloyd« in drugi lokalni časopisi. Z zgraditvijo železniške zveze med Koroško in Kranjsko čez Ljubelj bi bilo dano zadoščenje zastavljeni Koroški, ker so jo obšli z zgradbo glavne proge Dunaj—Trst, ter speljali to železno cesto po Štajerski. Toda zamisel, vezati št. Vid preko Celovca ob Dravi z Mariborom, ni posrečena, pa naj se zgradi konjska železnica ali pa samo regulira Drava. Vsekakor bi ostal tudi po izvedbi teh načrtov severni del Koroške izoliran. Vsa koroška dežela ima najožje vezi z Jadranom in najnaravnejša in najkrajša pot med njo in morjem je državna cesta med Celovcem in Ljubljano, ki veže industrijske kraje med Dravo in

Doto za Vašega otroka
in prihranke za Vašo starost
Vam pripravi **z življenjsko
polico**

SLAVIJA

JUGOSLOVANSKA
ZAVAROVALNA BANKA
V LJUBLJANI

TELEFON 2176 in 2276

● Zavarujte tudi proti
ognju, nezgodam, ropu
i. t. d.



Trgovcu in obrtniku zadosten kredit



Tema dvema je danes kredit potreben bolj kakor kdaj prej

S sklepom občinskega sveta ljubljanskega z dne 17. novembra leta 1908. ustanovljeni zavod ima namen podpirati z dovoljevanjem kreditov potrebne in kredita vredne osebe in tvrdke, zlasti pa tiste, ki se pečajo s trgovino in obrtjo

Lastna denarna sredstva so znašala 31. decembra l. 1932.

Din 2,801.332·84

varnostni zaklad Din 1,406.628·60

rezervni zaklad Din 995.976·18

Za vso Jugoslavijo:

**Kreditno društvo
Mestne hranilnice
ljubljske
v Ljubljani**

Savo preko Karavank na prelazu Ljubelju in od tu dalje proti Kranju v Ljubljano ali Škofjo Loko, kjer bo tekla z vso gotovostjo projektirana proga proti Trstu.

Tarifne postavke čez Ljubelj so zelo nizke ter jih je mogoče še reducirati, če se državna cesta regulira, obide nižji ljubeljski prelaz in se pod glavnim vrhom zgradi predor.

Zamišljena proga Celovec—Maribor bi služila predvsem le prevozu robe in komercialnega blaga, odpadel pa bi potniški promet, ki je glavno donosno sredstvo za rentabilnost.

Z realizacijo glavne prometne žile čez Karavanke bi nastala potreba, zvezati Koroško tudi z ostalimi sosednjimi vojvodinami, ter bi zgradba žel. proge ob Dravi med Celovcem in Mariborom postala neobhodna potreba in tudi naravna posledica. Celovec bi dobil najtesnejše vezi z ostalim svetom, predvsem s svojimi sosedi, s katerimi bi bil zezan po bodočih, brezpo- gojno potrebnih progah.

Proti Železnikovim trditvam je z glavnimi in podprtimi dokazi nastopal Costa sam. V precizno podanih statističnih podatkih je ovrigel mnoge trditve svojega idejnega nasprotnika. Dokazoval je, da bi bila proga Celovec—Maribor nerentabilna, dočim je z vso gotovostjo pričakovati, da bi bila železniška zveza iz Celovca čez Ljubelj z Ljubljano plodonosna.

Po izjavah železnikovih se izvozi v Lombardijo in Benečijo nad 120.000 stotov zgotovljenih železnih izdelkov, svinca in poljskih pridelkov. Nasprotno pa se uvozi za domačo potrebo okoli 22.122 stotov. Vsa ta težina se prevaža čez Portogruaro in Benetke s konjsko vprego, a sedaj bi se pot preusmerila in bi zvozili vse z zamišljeno železnico po najkrajši zvezi v Trst.

Trditev koroškega rojaka, da naloži okolica Beljaka nad 31.000 stotov robe za Gornjo Benečijo in da bi jo spravili v Maribor in odtod dalje, je zgrajena na napačni in dvomljivi podlagi, ker bi jo mogli odpremiti v Celovcu tudi čez Karavanke po novi progji za Trst in dalje. S tem, kar potrebujeta, odnosno prejemata Beljak in Celovec iz Trsta, iz krajev Gornje Italije, z uvozom ter izvozom iz Koroške v sosednjo Kranjsko, brez vpoštevanja tranzita, bi zgubili okoli 287.000 stotov blaga. Nasprotno pa bi ostalo po trditvi Coste še 174.541 stotov tranzitne robe, namenjene za severno ležeče kraje Salzburg, Wels in druge, tako da bi znašala celokupna teža tovora 461.541 starih stotov.

Toda ta kalkulacija ni pravilna, ker je skupna vsota premajhna. Kajti pogrešna je železnikova izjava in trditev, da potrebuje Koroška samo nekaj nad 10.000 stotov uvoznega blaga, ko vendar samo iz sosednje Kranjske uvaža nad 50.000 stotov krušne in druge moke. Ta množina bi bila za 305.000 prebivalcev vsekakor zelo pičlo odmerjena. Po teh računih bi se ne rentiralo graditi čez 5477 čevljev visoki Ljubelj železniško progo, ne da bi zgradili začrtani predor in popravili sedanjo cesto, kjer bi vodila bodoča konjska železnica ter vezala Celovec z Ljubljano. Tu mora ostati še nadalje skladišče za blago, ki bi prišlo iz notranje avstrijske dežele in je namenjeno zanjo. Od tu se mora raztegniti promet za mesta ob progji proti Tirolski in Salzburški. V Ljubljani mora še nadalje ostati zaloga banaškega žita, ki prihaja po Savi z ladjami.

Po dotakratnih proračunih prof. dr. Hlubeka bi stala vsaka milja konjske železnice približno 87.000 goldinarjev. Za progo Celovec—Ljubljana v iznosu 10 milj so računali 870.000 gold. izdatkov. Vsi ostali stroški, t. j. 1½ milje za zgradbo predora, mostov in nabavo 10 žel. vozičkov bi znašali skupno s prejšnjo vsoto 954.000 gold. Pri običajnih 5% obrestih se mora računati za ta kapital 47.715 gold. Ako ima železnica po prevoženem stotu in milji le ⅓ krajcarja dohodkov, bi pri zamišljeni množini tovara v skupni težini 461.000 stotov te vsote ne mogli kriti. Glavni vir dohodkov je potniška frekvenca.

Dohodki tega vira se morajo računati po brošuri že prej omenjenega profesorja dr. Hlubeka, ki jo je naslovil »Der Verkehr zwischen Triest und der Monarchie und die Wien-Triester Eisenbahn« in izdal na Dunaju l. 1841. Po navodilih te knjižice se dobi pravilna frekvenca na železnici, računajoč število prebivalstva v razmerju 350 × 100. Mesto Ljubljana je imelo po statistiki iz leta 1845. 16.465, Celovec pa 10.684. Po gornjem pravilu prof. dr. Hlubeka bi bilo iz razmerja 27.149 : 100 = x : 350 sklepati, da bi se vozilo letno 95.021 potnikov. Če pa plača vsak potnik po veljavnih tarifah za 10 milj vožnje po železnici med Ljubljano in Celovcem 1 gold., potem prinese samo potniška frekvenca 95.021 gold. 30 krajcarjev. K temu prištejemo še donos tovarnega prometa po kalkulaciji prejšnjega odstavka v vsoti 60.185 gold. in 37 krajcarjev, znašajo skupni dohodki 155.207 goldinarjev 7 krajcarjev.

(Konec prihodnjič.)

Ako potrebujete

tiskovine, kataloge, ilustracije, prospekte in se ne morete odločiti, v kakšni tehniki naj se izdelajo, se blagovolite obrniti na

Jugoslovansko tiskarno

V LJUBLJANI

Brzovjavni naslov:
JUGOTISKARNA LJUBLJANA

Umetniški grafični zavod v katerem so zastopane vse moderne grafične panoge. — Vsa grafična dela se izvršujejo lepo, solidno in po zmerni ceni

BAKROTISK, OFFSET-
LITOGRAFSKI TISK
K L I Š A R N A
TISKARNA ZA KNJIGO-
IN UMETNIŠKI TISK

Indus

TOVARNA USNJA IN USNjenih izdelkov, DRUŽBA Z O. Z.

V LJUBLJANI — SV. PETRA CESTA ŠTEV. 72

TELEFON INTERURBAN ŠTEV. 25-28 — NASLOV ZA BRZOJAVKE „INDUS“

Tovarna čevljev, usnjarna, tovarna jermen in torbarskih izdelkov

Izdeluje v najboljši kvaliteti:

Telečji in goveji boks

Blank usnje

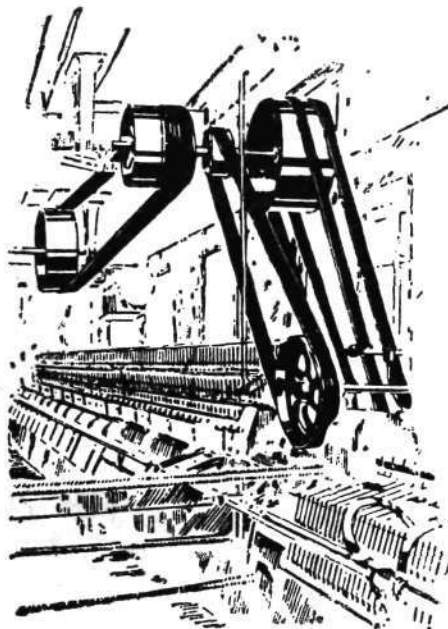
Gornje mastno usnje

Krom usnje

Galunsko usnje

Svinjsko usnje

Usnjene kovčege, neceserje, dokolenice, damske torbice, šolske torbice, aktovke, denarnice vseh vrst, sportne pasove, otroške in nogomet. žoge ter vse v to stroko spadajoče predmete



Jermena iz vegetabilno, krom in specialno strojenega usnja za industrije in poljedelske stroje, specialne jermenske izdelke za tekstilne tovarne, šivalna in vezalna jermenca, jermenca za smuči itd.

IZ CELOVCA V LJUBLJANO ALI V MARIBOR

JOŽE JENKO

Peresni boj za železniško zvezo l. 1841—47.

(Konec)

Vesten podjetnik, dober gospodar in računar je računal tudi vzdrževalne in režijske stroške. Ako je železnica vezana na parni pogon, se podražijo stroški za 50%, pri konjski vpregi pa komaj za ¼ izdatkov. za 50% vzdrževalnih in režijskih stroških ostane še vedno od dohodkov znesek 77.603 gold. 18½ krajcarja ter so s tem kriti gradbeni stroški z 8¹/₈%. Kalkulacija je dobra in pravilna, ker znaša dividenda na obstoječih takih progah le 7—7½%.

Ali moremo računati z zadostno potniško frekvenco, ko steče železnica do Trsta? Tudi na to vprašanje moramo odgovoriti! Naravno je, da se bodo vozili potniki, ki stanujejo ob novi glavni progji Dunaj—Trst, po tej železnici. Gotovo pa je tudi, da se nikdo ne bo vozil iz Ljubljane v Celovec skozi Maribor. Vožnja s konjsko železnico je zelo poceni, dosti varnejša in ugodnejša ter dosti hitreje dospeš na cilj kakor s pošto, s katero si se vozil od Ljubljane do Celovca 14 ur in plačal za brzo pošto celo 4 gold. 19 krajcarjev. Z železnico pa traja vožnja le osem ur ter uživa najlepše naravne krasote naših dolin in gorskih grebenov karavanške skupine.

Kako je s prevozom blaga. Vozniki so se mudili od Ljubljane do Celovca tri dni. Sedaj bi došlo blago iz kraja v kraj v 18 urah. Toda za prevoz robe ne velja toliko hitrost kolikor cena. In v tem primeru je podano tudi to. Za stari stot plačaš na konjski železnici za pot 10 milj od Celovca do Ljubljane 7½ krajcarja, od Ljubljane do Trsta po železnici 12¼ krajcarja; skupno torej 19¼ krajcarja. Če pa gre roba od morja do Celovca skozi Maribor, stane prevoz za isto količino 42 krajcarjev. Konkurenčne cene s prevozom z železnico čez Ljubelj ne dosežeš, ako voziš od Maribora proti Celovcu blago tudi z ladjo. Ta cenena tarifa je eden glavnih predpogojev, da more konkurirati koroška industrija železnih in jeklenih izdelkov oni Zgornje štajerske, ki postavlja te vrste robe za 9 gold. 20 kr. ceneje na trg.

Ne smemo pa še prezreti, kolika je vrednost zveze med posameznimi mesti in centri. Semkaj pripeljejo posamezni producenti svoje izdelke, jih hranijo tako dolgo, dokler ne pride kupec, ki se najrajši ustavlja v središčih. Taka zbirališča garantirajo in nudijo največ možnosti, da koristijo poljedelcu, železarnam, rudnikom in vsej ostali industriji.

Zagovornik interesov kranjske vojvodine povdarja še važnost idejne proge s stratežičnega pogleda. Ne spušča se pa v podrobnosti, češ da je rešitev tega vprašanja predvsem državna zadeva, kjer so tangirani najbolj vojaški interesi.

Idejam glavnega pisca se je pridružil tudi oskrbnik Pogatschnigg (Pogačnik). V članku »Über die kürzeste Verbindung Kärntens und der südlichen Staats-eisenbahn« (Najkrajša zveza med Koroško in južno-državno železnico) trdi, da podatki koroškega poročevalca ne odgovarjajo resnici in da je promet po drugih virih med Koroško, Kranjsko, Trstom in Hrvaško čez Ljubelj za polovico večji. Najkrajša in najcenejša zveza med glavnimi mesti Koroške in Kranjske je pot čez Ljubelj. Zato je treba cesto čez Karavanke še skrajšati in zholjšati. Železnik bo prekasno uvidel svojo zмотo, da zamišljena proga Celovec—Maribor ne odgovarja potrebi in razmeram. Istotako ne bi smel računati s plovitbo po reki Dravi.

Ako potrebujete

tiskovine, kataloge,
ilustracije, prospekte
in se ne morete odločiti, v
kakšni tehniki naj se izdelajo,
se blagovolite obrniti na

Jugoslovansko tiskarno

V LJUBLJANI

Brzobjavni naslov:
JUGOTISKARNA LJUBLJANA

Umetniški grafični zavod
v katerem so zastopane vse
moderne grafične
panoge. — Vsa grafična
dela se izvršujejo lepo,
solidno in po zmerni ceni

BAKROTISK, OFFSET- IN
LITOGRAFSKI TISK
K L I Š A R N A
TISKARNA ZA KNJIGO-
IN UMETNIŠKI TISK

Ustanovljeno 1852

Ljubljana, Poljanska cesta štey. 8

Teodor Korn
(preje Henrik Korn)

Krovce, stavbni, galanterijski
in okrasni klepar, instalater
vodovodov in centralne kur-
jave, naprave strelovodov,
kopališke in klosetne naprave

Zagovornik interesov kranjske vojvodine poudarja lovcu samem. Od 7. julija 1847 obstoja privatno pismo, ki ga je naslovil vitez Edvard Moro Costi in mu sporočal, da je sprožil vprašanje zveze med Koroško in Kranjsko tudi v celovškem deželnem zboru. Sicer je več možnosti, da prideš iz ene vojvodine v drugo. Toda upati, da bi šla pot skozi Kokrško dolino, je utopiija. S svojim bratom Francem in inž. Presterlom so obhodili vso okolico in ugotovili, da je za taka podjetja ta dolina predivja in ni mogoče speljati po njej železnice. Pri glasovanju v deželnem zboru je bil rezultat tale: trije odborniki so glasovali le za zgradbo konjske železnice, 14 za železnico in za cesto čez Ljubelj, 25 pa samo za zboljšanje ceste čez omejnjeni prelaz.

Ne ena, ne druga želja se ni mogla izpolniti. Obe stranki sta pritiskali, da se izvede le njen načrt. Na seji notranje-avstrijske industrijske in trgovske zbornice je grof Jurij Thurn-Valsasina kot član in poslanec koroških interesov prosil, da se zbornica zavzame za zvezo v Mariboru na progo Dunaj—Trst. Maribor naj postane skladišče in odpravniško mesto za blago, namenjeno proti zapadu. Zaradi nove glavne proge preneha ves cestni promet od morja čez Kranjsko, Koroško v severne kraje in dežele. Samo lastni izvoz ne bo rešil prevoznikov, ker se bodo vračali vozovi iz Trsta prazni domov. Blago bo prevažala samo železnica. Costa pa je vpregel v svoj voz ljubljanski magistrat, ki mora zastaviti vse sile in možnosti radi splošne koristi za vso deželo, da se uresniči njegovi idejni načrti. Magistrat je poveril občinskega odbornika Samasso, da preštudira ves material. Toda tudi ta mož ni imel upanja, da bi mogel Costa

doseči svoje cilje in da bi Korošci odstopili v prid svojemu južnemu sosedu na Kranjskem od svojih zahtev. Edina odločilna osebnost v tem predmetu bi bil cesar sam. Zato je magistrat svetoval Costi, da naj predloži ves elaborat na najvišje mesto. Naposled je obupal tudi kranjski pobornik sam, češ, Korošci delajo s preveliko vnemo, da uresničijo svoje misli in se zgradi železnica s konjsko vprego v dolini reke Drave ter se priključi v Mariboru na progo Dunaj—Celje, do koder je tekla železnica že od 2. junija 1846.

Poleg tega pa je dobil magistratni gradbeni inšpektor Pollack v Ljubljani od svojega delodajalca nalog, da ugotovi, ali je mogoče zgraditi progo Ljubljana—Celovec čez Ljubelj, posebno z ozirom na težkoče, da je treba zvrtnati predor pod tem prelazom, ter sestaviti proračun za investicijske stroške. Magistrat mu je tudi naročil, da poišče ugodnejšo točko za uresničenje te ideje; morda čez Jezersko ali Podkoren. Pollack je odgovoril, da mora v ta namen sestaviti komisijo iz članov, ki poznajo te kraje, da bodo preštudirali situacijo. Ali se je to izvršilo in s kakim uspehom, nisem našel nobenih zapiskov.

Kakor se vidi, se misli Henrika Coste še do danes niso uresničile. Tudi Korošci so zaman čakali dolgo vrsto let, preden so dobili železniško zvezo ob dravski dolini proti vzhodu in zapadu. Šele 9. januarja 1857 je bila podpisana koncesija za zgradbo koroške proge. Prvikrat je zapela lopata dne 18. julija istega leta. V Celovcu je zavladovalo veliko veselje. Vsi navzoči in tudi nežne roke gosposkih žená so vozile v samokolnicah zemljo ter pomagale nasuti prvi nasip, kjer je stekla železnica Maribor—Celovec že pod upravo bivše južne železnice dne 1. junija 1863.